



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं० 47 ]  
No. 47]

नई दिल्ली, बुधवार, सितम्बर 10, 1997/भाद्र 19, 1919  
NEW DELHI, WEDNESDAY, SEPTEMBER 10, 1997/BHADRA 19, 1919

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 10 सितम्बर, 1997

फा. सं. टी.-14012/5/97/टी.ए.एम.पी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 49क और धारा 49ख द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, संलग्न अनुसूची के अनुसार एतद्द्वारा दर की मात्रा में संशोधन करता है।

इस संबंध में किए जाने वाले विनियमनों को अंतिम रूप देने के बाद इस दर (इन दरों) की समीक्षा की जाएगी। तथापि, ऐसी समीक्षा, भावी तारीख से ही प्रभावी होगी।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टी.-14012/5/97-टी.ए.एम.पी

मुम्बई पत्तन न्यास

आवेदक

आदेश

(22 अगस्त, 1997 को पारित)

यह मामला मिश्रित बर्थ भाड़ा प्रभारों को संशोधित करने के लिए मुम्बई पत्तन न्यास के प्रस्ताव से संबंधित है। यह प्रस्ताव इस प्रेक्षण पर आधारित है कि पत्तन द्वारा सुलभ कराई जा रही सेवाओं की लागत में लगभग 43% घाटे को पूरा करने के लिए इसमें वृद्धि करना आवश्यक है।

2. मिश्रित प्रभार, दरों की मात्रा और प्रक्रियात्मक प्रचालनों को सरल बनाने के प्रयोजनार्थ लगाए जाते हैं। इससे विलम्ब कम होगा और विलम्ब को कम करने के किसी भी प्रयास को सदैव प्रोत्साहित किया जाएगा।

3. प्राधिकरण ने इस प्रस्ताव की ब्यौरेवार जांच की है। इस जांच के संदर्भ में संगतता/संबंध के बहुत से महत्वपूर्ण मुद्दे सामने आए हैं। इस प्रस्ताव के संबंध में निर्णय लेने से पहले प्राधिकरण के लिए उनके संबंध में संक्षेप में ही सही टिप्पणी करना आवश्यक होगा :—

- (i) सभी गोदियों के लिए एक मिश्रित दर लागू करने से पहले यह सुनिश्चित करना आवश्यक हो सकता है कि उन पर तुलनात्मक सेवाएं/सुविधाएं हों। अन्यथा कोई समरूप मिश्रित दर लागू करने का प्रस्ताव औचित्यपूर्ण न होगा। इस समस्या का एक संभव समाधान प्रत्येक बर्थ के लिए अलग मिश्रित प्रभार के बारे में विचार करना है। इस मामले को अवरुद्ध किए बगैर प्राधिकरण इस प्रस्ताव की साध्यता की जांच का प्रस्ताव करता है।
- (ii) बार-बार यह अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं कि पत्तन उपलब्ध न कराई गई/उपयोग न की गई सेवाओं/सुविधाओं के लिए भी प्रभार वसूल करते हैं। इस पृष्ठभूमि में “मिश्रित दर” में क्रेनेज और जल आपूर्ति शामिल करने के प्रस्ताव पर सावधानीपूर्वक विचार करने की आवश्यकता होगी। इस समस्या का स्वतः समाधान हो जाएगा यदि बर्थवार मिश्रित दर हो।
- (iii) मुम्बई पत्तन न्यास में गोदी श्रमिकों का पत्तन न्यास में विलय कर दिया गया है। इसलिए स्टीवीडोरिंग के साथ गणना करने में कोई हिचक नहीं होनी चाहिए। यहां यह उल्लेखनीय है कि न्यासी बोर्ड ने भी इस प्रस्ताव का अनुमोदन किया है।
- (iv) पुराने और नए जलयानों के बीच अंतर करने के लिए अलग दर लागू करने का प्रस्ताव है। इसका आशय पत्तनों में पुराने जलयानों के प्रवेश को हतोत्साहित करना है। इसे नए जलयानों को बर्थों की वरीयता देकर तथा ऐसे वरीयतापूर्व व्यवहार के लिए अधिक बर्थ भाड़ा प्रभार लगाकर किए जाने का प्रस्ताव है। प्राधिकरण इस बात से निश्चित नहीं है कि क्या विकास की हमारी वर्तमान अवस्था में यातायात के ऐसे विविधीकरण का प्रयास सरल होगा। पुराने जलयान कम भाड़ा प्रभार प्राप्त करते हैं, इसलिए प्रयोक्ताओं द्वारा उन्हें तरजीह दी जाती है। अन्य प्रकार से भी सभी पत्तनों और नौवहन बेड़े का आधुनिकीकरण हो जाने तक संक्रमण काल के दौरान ऐसे क्षोभकारी घटकों का होना अनिवार्य है। ऐसा होने पर प्राधिकरण इस स्थिति में इस सिद्धांत को अनुमोदित नहीं कर सकता। फिर भी, इस संबंध में जोर दिए जाने को मान्यता देता है। पत्तन के दीर्घकालीन हित में इस समस्या पर ध्यान देने की आवश्यकता है। यदि लागत के उचित सिद्धांत अपनाए जाएं तो इस प्रकार से यूनिट लागतें निर्धारित करना संभव होगा कि धीमी गति के जलयानों को अधिक समय लेने के लिए भुगतान करने की आवश्यकता होगी।
- (v) “तटीय” जलयानों के बारे में कुछ भ्रम है। परन्तु परिभाषा स्वीकार्य मालूम होती है और हमारे विचार से तटीय जलयानों को उपलब्ध रियायतों के शोषण की किसी प्रवृत्ति अथवा अवसर को कारगर ढंग से रोकेगी।
- (vi) इस प्रस्ताव में अवकाशों के दौरान भी प्रभार लगाना शामिल है। यह मत भी है कि यह औचित्यपूर्ण नहीं होगा। लेकिन इसकी अनुमति रोके जाने से पहले अन्य पत्तनों की सामान्य परम्परा का भी अध्ययन करना होगा।
- (vii) प्रस्ताव में “24 घन्टे के आधार पर” प्रभार लेने की परम्परा को बनाए रखा गया है। सही शब्दों में इससे जलयानों पर अत्यधिक बोझ और कुछ मामलों में अनुचित पड़ेगा। हमें वसूली के लिए किन्हीं वैकल्पिक “यूनिटों” अर्थात् “प्रति घंटा” अथवा “प्रति 3 घन्टे” के प्रभारों पर विचार करना पड़ेगा। प्राधिकरण द्वारा यह निर्णय लिया गया है कि सामान्यतः सभी पत्तनों के लिए विस्तृत विश्लेषण हेतु इस मुद्दे को उठाया जाए। इन परिस्थितियों में इस विचार के अध्यधीन वर्तमान परम्परा को चालू रहने दिया जाए कि इस पर लगभग छह महीने के पश्चात् पुनः विचार किया जाएगा।
- (viii) इस प्रस्ताव में प्रतिस्थापन लागत के आधार पर लागतों के मुकाबले ऐतिहासिक लागत के आधार पर मूल्यश्रस सहित सेवाओं की कुल लागत की तुलना में कुछ स्पष्ट त्रुटियां हैं। मूल्यश्रस सहित कुल लागत की गणना प्रतिस्थापन लागत के आधार पर किए जाने पर भी “प्रतिस्थापन प्रारक्षित राशि” के लिए 3% अंशदान शामिल करने का औचित्य भी स्पष्ट नहीं है। प्राधिकरण इस मुद्दे को भी सामान्यतः सभी पत्तनों के लिए विस्तृत अध्ययन के लिए उठाने का प्रस्ताव करता है।

4. प्राधिकरण इस तथ्य के प्रति सचेत है कि यह प्रस्ताव जून, 1997 से लंबित है। प्राधिकरण को इस तथ्य की जानकारी है कि न्यासी बोर्ड ने इस प्रस्ताव का अनुमोदन किया है। इसे ध्यान में रखते हुए और पूर्व पैराग्राफ में किए गए विभिन्न टिप्पणियों के अध्यधीन प्राधिकरण इस आदेश के साथ संलग्न विवरण में यथा उल्लिखित मिश्रित बर्थ भाड़ा प्रभारों के संशोधन के लिए मुम्बई पत्तन न्यास के प्रस्ताव को अनुमोदित करता है।

5. पूरा प्रस्ताव सुलभ कराई जा रही सेवाओं के मामले में लगभग 43% घाटे को पूरा करने के तर्क पर प्रतिपादित किया गया है। प्राधिकरण इस तथ्य के बारे में भी पूरी तरह सचेत है कि सेवाओं की लागत के घटकों से संबंधित व्यौरों का उनकी प्रतिपादनीयता निर्धारित करने के लिए अभी तक विश्लेषण नहीं किया गया है। यद्यपि उक्त पैरा (3) में की गई विभिन्न टिप्पणियों के अध्यधीन बिना और विलम्ब के संशोधन को अनुमोदित करने की

उत्सुकता है इसलिए इसे इस घाटे की निर्णायक स्वीकृति के रूप में नहीं समझा जाना चाहिए। प्राधिकरण का आशय है कि इस मामले में लागत निर्धारण की विवेचनात्मक छानबीन की जाए जो न केवल गणनाओं की परिशुद्धता की जांच करने के लिए हो बल्कि “विसंगतियों” और “अकुशलताओं” को अभिज्ञात करने के लिए अधिक हो ताकि प्रयोक्ता पर अनुचित प्रभारों का बोझ न पड़े। इसके लिए प्राधिकरण शीघ्र ही अलग कार्यवाही करेगा। जैसे ही इस कार्यवाही का परिणाम प्राप्त होगा, अब अनुमोदित किए गए प्रभारों पर पुनः विचार किया जाएगा। तथापि, यह स्पष्ट किया जा सकता है कि ऐसे पुनर्विचार के संदर्भ में प्राधिकरण द्वारा पारित कोई आदेश केवल भविष्य में लागू हो सकता है।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

परिशिष्ट

### विवरण

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 द्वारा महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए वह एतद्द्वारा मुम्बई पत्तन न्यास गोदियों में वसूली जाने वाली दरों की मात्रा में निम्नलिखित संशोधन करता है:—

मुम्बई पत्तन न्यास, गोदियों में वसूली जाने वाली दरों की मात्रा के मौजूदा खंड IV को हटाए और उसके लिए निम्नलिखित प्रतिस्थापित कीजिए:—

### खंड-IV

#### मिश्रित बर्थ भाड़ा प्रभार

1. बलार्ड पियर और बलार्ड पियर एक्सटेंशन, प्रिंसेज एंड विक्टोरिया गोदियों और इसकी हार्बर वाल्स सहित इंदिरा गोदी और इसकी हार्बर वाल पर लगे जलयानों, नौकाओं और बाजों के बर्थ भाड़ा प्रभार निम्नलिखित दरों पर ऐसे जलयानों, नौकाओं और बाजों के मास्टरों अथवा मालिकों अथवा एजेंटों अथवा चार्टरकर्ताओं द्वारा देय होंगे:—

क्रम सं.	जलयान की प्रकार	प्रतिदिन प्रति जी. आर. टी. अथवा उसके किसी भाग के लिए दर	
		रु.	अमरीकी डालर
(i)	तटीय जलयान	2.20	—
(ii)	विदेशगामी जलयान	—	0.14

#### टिप्पणी :

1. उक्त प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ—

(i) किसी जलयान के लिए न्यूनतम जी. आर. टी. 1000 मानी जाएगी, और

(ii) “जलयान” शब्द में 1000 अथवा अधिक जी. आर. टी. की नौकाएं, बाज तथा क्राफ्ट शामिल होंगे।

2. बर्थ भाड़ा प्रभार किसी जलयान के बर्थ पर लगने के समय से बर्थ को छोड़ने के समय तक लगाए जाएंगे। एक दिन का अभिप्राय जलयान के बर्थ पर लगने के समय से परिगणित 24 घंटे की अवधि से है।

3. रविवारों और गोदी उप-नियम सं. 118 के अंतर्गत घोषित गोदी अवकाशों को उक्त प्रभारों को लगाने के लिए सामान्य कार्य दिवस माना जाएगा और कोई अलग प्रभार नहीं लगाए जाएंगे।

4. (क) तटीय जलयान का अभिप्राय किसी ऐसे जलयान से है जो केवल भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत संघ के भीतर किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान तक समुद्री मार्ग द्वारा यात्रियों अथवा माल की दुलाई लाई में लगा हो। ऐसे जलयानों में तट रक्षक/भारतीय नौसेना के जलयान शामिल हैं। मुम्बई की बन्दरगाह सीमाओं के भीतर कार्गो की दुलाई करने में लगी नौकाओं, बाजों और क्राफ्टों को भी तटीय जलयान माना जाएगा चाहे उन्होंने कार्गो की दुलाई कहीं से की हो। तथापि, धारा में छोड़े गए लैश बाजों को विदेशगामी जलयान माना जाएगा।

(ख) “विदेशगामी जलयान” का अभिप्राय किसी ऐसे जलयान से है जो भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से समुद्री मार्ग द्वारा भारत संघ से बाहर किसी पत्तन अथवा स्थान तक यात्रियों अथवा माल की दुलाई में लगा हो। यदि ऐसा जलयान मध्यावधि में तटीय व्यापार में लगा हो तो भी उसे उक्त अवधि के लिए निरन्तर तटीय जलयान के रूप में माना जाएगा।

5. 1000 जी आर टी से कम की प्रत्येक नौका, बार्ज और कंट्री क्राफ्ट और कोई प्लेजर याट और लैश बार्ज जो गोदियों में प्रविष्टि होंगे, पर तटीय/विदेशगामी जलयानों के संबंध में प्रथम 200 जी आर टी अथवा उसके किसी भाग के लिए 100 रु./8 अमरीकी डालर प्रतिदिन अथवा उसका कोई भाग और प्रत्येक अतिरिक्त 100 जी आर टी अथवा उसके किसी भाग के लिए 50 रु./4 अमरीकी डालर प्रतिदिन अथवा उसका कोई भाग की दर से बर्थ भाड़ा प्रभार लगाए जाएंगे। यह रियायती दर स्थानीय क्राफ्टों, नौकाओं और बार्जों पर लागू होगी चाहे वे स्वनोदित हों अथवा नहीं और विदेशी तथा तटीय व्यापार में न चल रहे हों। यह रियायती दर लैश बार्जों और प्लेजरों याटों पर भी लागू होगी चाहे उनका टन भार कुछ भी हो। प्रत्येक बार्ज को एक अलग जलयान मानते हुए उस पर अलग बर्थ भाड़ा प्रभार लगाया जाएगा। तथापि, जब बार्ज व्हार्फ क्रेनों का उपयोग करेगा, उक्त (1) पर यथा निर्धारित बर्थ भाड़ा प्रभार लगाए जाएंगे।

6. इस खंड में विदेशगामी जलयानों के लिए निर्धारित प्रभार विदेशी तथा भारतीय नौवहन लाइनों/एजेंटों से पत्तन में जलयान के आने की तारीख को भारतीय रिजर्व बैंक द्वारा अधिसूचित दर पर भारतीय रुपए की समान दर पर वसूल किए जाएंगे।

#### खण्ड-9

मौजूदा खंड "घ" को हटाइए और उसके लिए निम्नलिखित को प्रतिस्थापित कीजिए:—

#### विविध प्रभार

#### (घ) शुद्ध जल की आपूर्ति के लिए प्रभार

जलयान के अपने प्रयोग के लिए शुद्ध जल की आपूर्ति के प्रभार गोदियों में बर्थों पर लगे जलयानों से वसूल नहीं किए जाएंगे। जलयान के अपने प्रयोग के अतिरिक्त शुद्ध जल की आपूर्ति के लिए 1000 लीटर के लिए 120 रु की दर से वसूल किए जाएंगे।

### THE TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

#### NOTIFICATION

New Delhi, the 10th September, 1997

**F. No. 14012/5/97—TAMP.**— In exercise of the powers conferred by section 49A and 49B of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby amend the Scale of Rates as in the schedule appended hereto.

The rate(s) is (are) liable to be reviewed after finalisation of the Regulations to be made in this behalf. The effect of such a review will, however, be only prospectively operational.

S. SATHYAM, Chairman

### TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. 14012/5/97—TAMP

The Mumbai Port Trust

...Applicant

#### ORDER

(Passed on this 22nd day of August, 1997)

This case relates to a proposal from the Mumbai Port Trust to revise the composite berth hire charges. The proposal is based on the observation that an upward revision is required to cover the deficit of about 43% in the cost of services being provided by the port.

2. Composite charges are levied for the purpose of simplification of the scale of rates and of procedural operations. This will reduce delays; and any attempt to reduce delays shall always be encouraged.

3. The Authority has examined the proposal in detail. In the context of this examination, many important points of relevance/concern have emerged. It will be necessary for the Authority to comment on them, albeit briefly, before deciding on the proposal :

- (i) Before applying one composite rate for all docks, it may be necessary to ensure that they have comparable services/facilities on offer. Otherwise, the move to apply a uniform composite rate may not be justified. One possible solution to this problem can be to think in terms of composite charges separately for each berth. Without holding up this case, the Authority proposes to examine the feasibility of this proposition.
- (ii) There have been repeated representations that ports charge even for services/facilities not provided/availed of. In this backdrop, the proposal to include craning and water supply in the 'composite rate' will need careful consideration. This problem will automatically be resolved if there is 'berthwise' composite rates.
- (iii) In the Mumbai Port Trust, the Dock Labour has been merged with the Port Trust. Therefore, there may be no hitch in reckoning with stevedoring. It is noteworthy here that the Board of Trustees have also endorsed this proposal.
- (iv) There is a proposal to introduce a 'differential rate' to distinguish between old and new vessels. The idea is to discourage old vessels from entering the port. This is proposed to be done by giving preferential berthing to new vessels and levying higher berth hire charges to such preferential treatment. The Authority is not sure whether, in our present stage of development it will be easy to attempt such diversions of traffic. Old vessels involve low freight charges and are, therefore, preferred by users. Even otherwise such irritants are bound to be there during the transition period until all the ports and the shipping fleet are also modernised. That being so, the Authority is not able at this stage to approve this principle. Nevertheless, it recognises force in this contention. In the long term interests of the ports, this problem will need to be attended to. If proper principles of costing are adopted, it will be possible to develop unit costs in such a way that slow moving vessels will automatically be required to pay for the longer time taken.
- (v) There has been some confusion about 'coastal' vessels. But, the definition appears to be acceptable; and, in our opinion, will effectively curb any tendency or scope for exploitation of the concessions available to 'coastal' vessels.
- (vi) The proposal involves levy of charges during holidays also. There is an opinion that this may not be justifiable. But, before it can be disallowed, the general practice in other ports will have to be studied.
- (vii) The proposal has maintained the practice of charging on a '24 hourly' basis. In real terms, this casts a very heavy (and, in some cases, unjustified) burden on vessels. We may have to consider some alternative 'units' for charging, i.e., 'hourly' or '3-hourly' charges. It has been decided by the Authority to take up this issue for a detailed analysis commonly for all the ports. In the circumstance, the current practice is allowed to be continued subject to the understanding that it will be re-opened for reconsideration after about six months.
- (viii) In the proposal, there are some apparent errors in the comparison of the total cost of the services with depreciation on historical cost basis as against on replacement cost basis. Also, the justification is not clear for including a 3% contribution for 'replacement reserve' even when the total cost with depreciation is calculated on replacement cost basis. The Authority proposes to take up this issue also for detailed study commonly for all ports.

4. The Authority is conscious of the fact that this proposal has been pending since June 1997. The Authority is aware of the fact that the Board of Trustees has endorsed this proposal. Bearing this in mind, and subject to the various observations made in the preceding paragraph, the Authority approves the Mumbai Port Trust's proposal for revision of composite berth hire charges as detailed in the statement appended to this Order.

5. The whole proposal is predicated on the logic of covering the deficit of about 43% in the case of services being provided. The Authority is acutely conscious of the fact that the details relating to the components of the cost of services have not yet been analysed to determine their tenability. Its anxiety to approve the revision without further delay, albeit subject to the various observations made in para (3) above, may not, therefore, be construed as a conclusive acceptance of this deficit. It is the intention of the Authority to subject the costing in this case to critical scrutiny, not just for verifying accuracy of calculations but more for identifying 'irrelevancies' and ascertaining 'inefficiencies' so that the user is not burdened with undue charges. Towards this end, the Authority will soon be commissioning a separate exercise. As soon as the results of the exercise are available, the charges approved now will be liable to be re-opened for reconsideration. It may, however, be clarified that any Order passed by the Authority with reference to such reconsideration can only have prospective operation.

2278 21/97-2



## STATEMENT

In exercise of the powers conferred on them by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963, the Tariff Authority for Major Ports hereby make the following amendments to the Mumbai Port Trust Scale of Rates Charged at the Docks :

Delete the existing Section IV of the Mumbai Port Trust Scale of Rates Charged at the Docks and substitute therefor the following :

## SECTION-IV

## COMPOSITE BERTH HIRE CHARGES

1. Berth Hire Charges on vessels, boats and barges berthed at Indira Dock and its harbour wall, including Ballard Pier and Ballard Pier Extension, Prince's & Victoria Docks and its harbour walls, shall be payable by Masters or Owners or Agents or Charterers of such vessels, boats and barges at the following rates :

S. No.	Type of Vessel	Rate per GRT per day or part thereof	
		Rs.	US \$
(i)	Coasting Vessel	2.20	—
(ii)	Foreign-going Vessels	—	0.14

## NOTE :

1. For the purpose of levy of the above charges—

- (i) the minimum GRT for any vessel will be taken as 1,000; and
- (ii) the term 'Vessel' will include the Boats, Barges and Craft of GRT of 1,000 and above.

2. The berth hire charges shall be leviable from the time a vessel takes the berth till the time it leaves the berth. A day means a period of 24 hours counted from the time of berthing.

3. Sundays and Docks Holidays declared under Docks Bye-Law No. 118 will be treated as normal working days for levy of the above charges and no separate charge will be levied.

4. (a) 'Coasting Vessel' means a vessel exclusively engaged in the carriage by sea of passengers or goods from any Port or place in India to any other Port or place within the Union of India. Such Vessels include the vessels pertaining to Coast Guard/Indian Navy. The Boats, Barges and Crafts engaged for carriage of cargo within the harbour limits of Mumbai shall also be treated as Coastal Vessels, irrespective of the origin of cargo carried by them. However, the Lash Barges discharged in the stream shall be treated as Foreign-going Vessels.

(b) 'Foreign-Going Vessel' means a vessel engaged in carriage by sea of passenger or goods from any Port or Place in India to any other Port or Place outside the Union of India. Even if such vessels in the intervening period are engaged in the coastal trade, the vessels will continue to be treated as Foreign-Going Vessels for the said period.

5. Every Boat, Barge and Country Craft of less than 1,000 GRT and a Pleasure Yacht and a Lash Barge entering the Docks shall be levied berth hire charges of Rs. 100/US \$ 8 per day or part thereof for the first 200 GRT or part thereof and Rs. 50/US \$ 4 per day or part thereof for every additional 100 GRT or part thereof in respect of coasting/foreign-going vessels. This concessional rate will be admissible to local crafts, boats and barges whether self-propelled or not and not plying in foreign and coastal trade. The concessional rates shall also be admissible to Lash Barges and Pleasure Yacht, irrespective of their tonnage. Each barge will be separately charged Berth Hire Charges treating each as a distinct vessel. However, when the Barges make use of wharf cranes, the composite berth hire charges as prescribed at (1) above shall be levied.

6. The charges prescribed for foreign-going vessels in this Section will be collected from foreign as well as Indian Shipping Lines/Agents in equivalent Indian Rupees at the rate notified by the Reserve Bank of India on the date of arrival of the vessel at the Port.

## SECTION—IX

Delete the existing Clause 'D' and substitute therefor the following :

## MISCELLANEOUS CHARGES

## D. CHARGES FOR SUPPLY OF FRESH WATER

Charges for supply of fresh water for vessel's own use shall not be recoverable in the case of vessels berthed at Docks. Charges for supply of fresh water for other than vessel's own use shall be recovered at the Rate of Rs. 120/—for 1,000 litres.